

KAJIAN PENGAMANAN TERHADAP PENYELUNDUPAN MELALUI ANGKUTAN UDARA DI BANDARA SOEKARNO-HATTA CENGKARENG

Oleh : Ir. Ismail Najamudin *)

ABSTRAKSI

Bandar udara Cengkareng Soekarno – Hatta merupakan salah satu pintu gerbang kegiatan perekonomian nasional dan internasional, serta tempat alih moda transportasi. Salah satu kegiatan pelayanan yang diberikan penyelenggara bandar udara adalah penanganan pelayanan penumpang dan barang bawaan (bagasi) yang dibawa oleh penumpang. Dalam pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara bandar udara PT. (Persero) Angkasa Pura II kepada penumpang angkutan udara masih terdapat oknum yang melakukan kegiatan penyelundupan yaitu pelanggaran ketentuan internasional (ICAO) Annex 17 mengenai program keamanan penerbangan sipil dan Annex 18 mengenai pengangkutan barang-barang beresiko, untuk ketentuan nasional mengacu pada KM. Phb. No. 14/1989 tentang penertiban penumpang, barang dan kargo yang diangkut penerbangan sipil dan pelanggaran KM. Phb. No. 54/2004 tentang program nasional pengamanan penerbangan sipil.

Pihak penyelenggara bandar udara telah mengantisipasi dengan menyediakan fasilitas pengamanan, petugas pengamanan dan sistem dan prosedur pengamanan bandar udara sesuai ketentuan yang telah ditetapkan

Kata kunci : Penyelundupan, Fasilitas Pengamanan, Bandara Soetta

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan / atau bongkar muat kargo dan / atau pos serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Bandar udara merupakan bagian dari pelayanan jasa penerbangan yang terkait erat dengan sistem pengoperasian baik dari segi ketersediaan dan pelayanan fasilitas serta peralatan maupun dari segi pengaturannya, di mana di dalamnya tersedia berbagai macam fasilitas untuk pelayanan pesawat udara, pelayanan penumpang dan barang.

Bandar udara Soekarno – Hatta merupakan salah satu pintu gerbang kegiatan perekonomian nasional dan internasional, serta tempat alih moda transportasi. Salah satu kegiatan pelayanan yang diberikan penyelenggara bandar udara adalah penanganan pelayanan penumpang dan barang bawaan (bagasi) yang dibawa oleh penumpang. Ada dua macam barang bawaan (bagasi) yang dibawa oleh penumpang angkutan udara, yaitu bagasi tercatat (*checked baggage*) adalah barang bawaan penumpang yang diserahkan oleh penumpang pada waktu *check-in* kepada operator pesawat udara untuk diangkut dengan

pesawat udara yang sama, dan bagasi tidak tercatat (*unchecked baggage*) adalah barang bawaan yang dibawa oleh penumpang ke dalam kabin pesawat udara, berada dalam pengawasan dan tanggung jawab penumpang sendiri.

Berdasarkan keluhan masyarakat, akhir-akhir ini terjadi peningkatan jumlah penyelundupan yang terjadi di bandar udara, hal ini menunjukkan bahwa semakin meningkatnya penyelundupan yang ditemukan oleh petugas bandar udara. Pada tahun 2007 sebanyak 278 kali penyelundupan dan tahun pada 2008 terjadi lagi 20 kali penyelundupan bentuk perhiasan, 66 kali penyelundupan air soft gun, 86 kali obat-obat terlarang/ekstasi, 68 kali alat telekomunikasi, 24 kali alat-alat sek dan pornografi, 10 kali bentuk uang dan 3 akli hewan yang dilindungi. Penyimpangan dan penyelundupan yang dilakukan pengguna jasa angkutan udara menunjukkan bahwa pelayanan penumpang dan bagasi di bandar udara perlu ditata penanganannya dengan lebih baik lagi agar permasalahan penyelundupan yang sering terjadi dapat dikurangi atau dihilangkan. Hal tersebut disebabkan kurangnya pengawasan yang optimal dilakukan oleh petugas pengamanan bandara baik terhadap penumpang dan barang bawaan penumpang yang tercatat dan tidak tercatat, sehingga memberi peluang terjadinya pelanggaran dan penyelundupan di bandara.

Dalam mengantisipasi terjadinya penyelundupan di bandar udara perlu dilakukan suatu evaluasi pengamanan Bandar udara Soekarno – Hatta terhadap penyelundupan dalam upaya mendukung terselenggaranya keamanan dan keselamatan di bandar udara.

B. Rumusan Masalah

Banyak terjadinya penyelundupan yang dilakukan oleh pengguna jasa angkutan udara di bandar udara.

C. Tujuan dan Kegunaan Kajian

Tujuan kajian adalah untuk mengevaluasi pengamanan penumpang dan bagasi di bandar udara apakah sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Kegunaan kajian adalah untuk memberikan masukan kepada pimpinan dalam rangka upaya menghentikan penyelundupan di bandar udara.

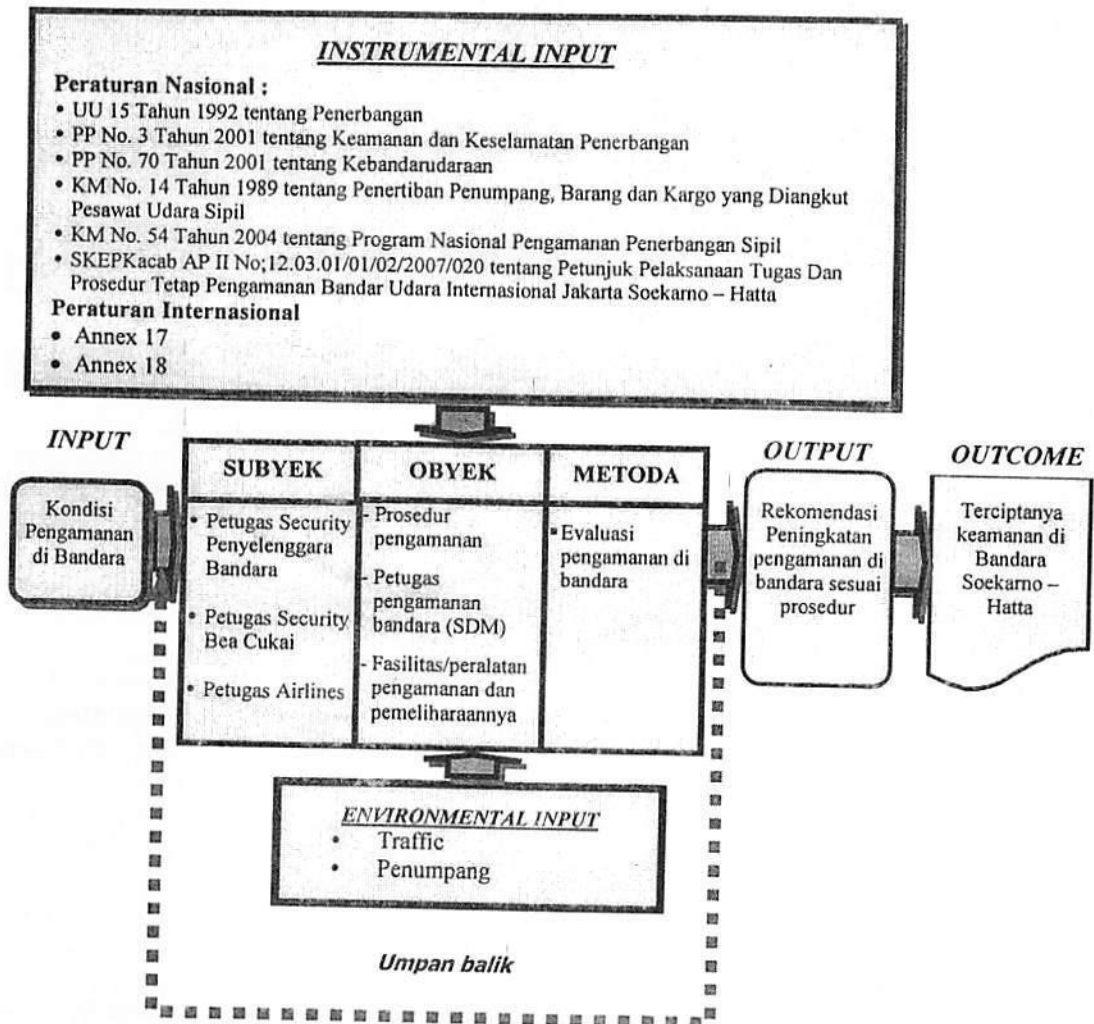
D. Kerangka Berpikir

Pola pikir pengkajian yang digunakan untuk menjelaskan permasalahan secara garis besar (keseluruhan), dapat dilihat pada gambar-1 berikut.

1. Tiga Unsur Pendekatan Penelitian

- **Subyek**, yang merupakan unsur pelaku utama yang terlibat dalam permasalahan yang dikaji dalam studi ini, terdiri dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai instansi yang berwenang sebagai regulator atau yang bertanggung jawab terhadap pengamanan penerbangan, penyelenggara bandara sebagai penyedia fasilitas bandar udara dan petugas security bandara, petugas security Bea Cukai sebagai instansi yang berwenang dalam pengamanan bandar udara;
- **Obyek**, yaitu unsur permasalahan yang akan dicarikan solusi pemecahan masalahnya, dimana dalam studi ini adalah meliputi prosedur pengamanan, petugas yang melaksanakan pengamanan, dan penggunaan fasilitas peralatan pengamanan Bandara Soekarno – Hatta Cengkareng;
- **Metode**, yaitu unsur teknik yang digunakan dalam pencarian solusi permasalahan, dimana dalam studi ini melakukan evaluasi dan analisa mengenai penggunaan

peralatan pengamanan, petugas dan prosedur pengamanan di Bandar Soekarno – Hatta Cengkareng yang efektif dan optimal sesuai prosedur yang ada.



Gambar-1 : Pola Pikir

3. *Instrumental input* (dasar hukum) dan pengaruh lingkungan eksternal

Selain dari ke tiga unsur pendekatan tersebut di atas, ada unsur lain yang juga dapat mempengaruhi permasalahan yang dibahas dalam studi ini, yaitu *instrumental input*, berupa peraturan perundang-undangan nasional yang terkait dengan peralatan pengamanan di bandar udara yang menjadi dasar hukum dari pengkajian ini, dan pengaruh lingkungan eksternal yaitu berupa traffic/lalu lintas pergerakan pesawat dan penumpang.

4. *Umpan balik* (feed-back)

Umpan balik (feed-back) diperlukan untuk mengetahui berbagai kendala dan permasalahan yang dihadapi, sehingga proses perumusan pemecahan masalah dapat

berjalan, yang selanjutnya akan didapatkan butir-butir hasil (*output* dan *outcome*) yang diharapkan dari studi ini.

5. Hasil yang diharapkan (*Output dan Outcome*)

Hasil yang diharapkan dari studi ini adalah peningkatan pelaksanaan pengamanan di bandar udara sesuai prosedur yang ada sehingga dapat tercipta keamanan di bandar udara terhadap penyelundupan.

6. Tinjauan Pustaka

a. Definisi/ Pengertian/ Istilah

- Bandar udara lapangan terbang yang dipergunakan untuk lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.
- *Check In* adalah proses pelaporan penumpang yang akan melakukan penerbangan.
- *Boarding Lounge* (ruang tunggu keberangkatan) adalah bagian dari terminal bandar udara yang dipergunakan sebagai ruang tunggu sebelum proses boarding.
- Daerah terbatas (*restricted area*) adalah daerah-daerah tertentu didalam bandar udara maupun diluar bandar udara yang digunakan untuk kepentingan pengamanan penerbangan, penyelenggaraan bandar udara dan kepentingan lainnya dan untuk masuk daerah tersebut dilakukan pemeriksaan keamanan sesuai ketentuan yang berlaku.
- Daerah steril (*sterile area*) adalah daerah tertentu di dalam bandar udara yang diperuntukan untuk penumpang yang akan naik pesawat udara setelah dilakukan pemeriksaan pengamanan penerbangan.
- Pengamanan (*security*) adalah gabungan sumber daya manusia, fasilitas dan materiil serta prosedur untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum.
- Petugas pengamanan adalah personil bandar udara atau personil pesawat udara yang bersertifikat dan bertugas untuk melakukan pengamanan penerbangan sipil.
- Upaya pengamanan (*security control*) adalah upaya pencegahan terhadap penyusupan senjata, bahan peledak atau bahan-bahan lain yang mungkin digunakan untuk melakukan tindakan gangguan melawan hukum.
- Security Check Point adalah tempat pemeriksaan penumpang dan bagasinya untuk mencegah tindakan-tindakan melawan hukum terhadap keselamatan penumpang dan atau pesawat udara.
- Program pengamanan (*security programe*) adalah langkah-langkah kegiatan yang digunakan untuk melindungi penerbangan sipil terhadap tindakan gangguan melawan hukum.
- Pemeriksaan adalah pemeriksaan fisik yang dilakukan terhadap orang dan atau bagasi kabin, bagasi dan kargo dalam rangka keamanan dan keselamatan penerbangan. (KM.Phb. 14/1989).
- Mesin X-Ray (*X-Ray Machine*) adalah peralatan yang digunakan untuk melakukan pemeriksaan terhadap barang tanpa dibuka.
- CCTV (*Closed Circuit Television*) adalah peralatan sekuriti untuk membantu pengawasan /pengamatan keamanan terhadap daerah/lokasi dan atau objek /instalasi vital.
- Detektor logam adalah peralatan pendeteksi (*detector*) logam genggam (*hand held metal detector*/HHMD) dan gawang pendeteksi *detector* logam (*walk through metal*

detector/MTMD) yang digerakkan dengan listrik digunakan untuk melakukan pemeriksaan terhadap orang / penumpang.

- Detektor bahan peledak (*explosive detector*) adalah peralatan yang digunakan untuk mendeteksi zat / bahan peledak.
- Label sekuriti (*security label*) adalah Label atau stiker yang digunakan atau ditempelkan pada bagasi yang sudah melalui pemeriksaan.

b. Peraturan Nasional

- 1) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Bab VII Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, pasal 20 menyatakan bahwa Setiap fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan, wajib memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.
 - Dan untuk ketentuan pidana pasal 64 menyatakan bahwa Barangsiapa mengoperasikan fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan yang tidak memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 20 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).
 - Pasal 73 ayat (2) menyatakan bahwa tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam pasal 55, pasal 56, pasal 57, pasal 59, pasal 62, pasal 63, pasal 64, pasal 65, pasal 66, pasal 67, pasal 68 ayat (1), pasal 69, pasal 70, pasal 71, dan pasal 72 adalah pelanggaran.
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan,
 - Pasal 11 ayat (1a) menyatakan bahwa daerah lingkungan kerja dan kawasan operasi penerbangan di sekitar bandar udara umum digunakan untuk fasilitas pokok di bandar udara, yang meliputi fasilitas sisi udara, fasilitas sisi darat fasilitas navigasi penerbangan, fasilitas alat bantu pendaratan visual dan fasilitas komunikasi penerbangan.
 - Pasal 18 ayat (1c) menyatakan bahwa dalam penyelenggaraan bandar udara umum, Menteri menetapkan fasilitas dan peralatan bandar udara.
 - Pasal 25 poin (b) menyatakan bahwa jenis pelayanan jasa kebandarudaraan meliputi penyediaan, pengusahaan, dan pengembangan fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo dan pos.
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan,
 - Pasal 52 menyatakan bahwa Setiap orang, barang, kendaraan yang memasuki sisi udara, wajib melalui pemeriksaan keamanan.
 - Pasal 53 Ayat (1), personil pesawat udara penumpang kargo dan pos yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib melalui pemeriksaan keamanan;
 - Pasal 53 Ayat (2), pemeriksaan keamanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilakukan dengan atau tanpa menggunakan alat bantu.
- 4) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil, Bab I Pendahuluan yang menyatakan bahwa;
 - bertujuan untuk melindungi keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, para petugas di darat, masyarakat, pesawat udara, dan instalasi di bandar udara

dari tindakan melawan hukum serta memberikan perlindungan terhadap operator pesawat udara dari tindakan melawan hukum.

- prosedur nasional pengamanan penerbangan sipil ini ditetapkan untuk memenuhi standar dan rekomendasi internasional yang tercantum dalam Annex penerbangan sipil internasional (*ICAO Convention*).
- 5) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 1989 tentang Penertiban Penumpang, Barang dan Kargo yang Diangkut Pesawat Udara Sipil, pada Bab II, Pemeriksaan Penumpang, Awak Pesawat dan Waktu Pelaporan.
- 6) Keputusan Kepala Kantor Administrasi Bandar Udara Soekarno – Hatta Nomor SKEP .ADSH.06/KB.505/III/2006 tentang Program Pengamanan Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno – Hatta.
- 7) Keputusan Direksi PT. (Persero) Angkasa Pura II Nomor Kep. 470/OM.00/1998-AP II Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Cabang Utama PT. (Persero) Angkasa Pura II Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno – Hatta.
- 8) Keputusan Kepala Cabang Utama PT. (Persero) Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno – Hatta Nomor KEP.12.03.01/01/02/2007/020 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tugas Dan Prosedur Tetap Pengamanan Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno – Hatta.

c. Peraturan Internasional

1) Annex 17 (ICAO), *Security – safeguarding international civil aviation against acts of unlawful interference*

- Annex 17 khususnya mengenai aspek administratif dan koordinasi meliputi: teknik dalam hal protection/wajib terhadap keamanan angkutan udara internasional dan kontrak suatu negara yang menetapkan pada kepemilikan penerbangan dengan program keamanan seperti banyaknya penambahan keamanan dengan kemungkinan mengusulkan penyediaan petugas yang lain;
- Satu yang penting wajib dalam prosedur keamanan dalam annex ini adalah inspeksi/screening terhadap penumpang dan bagasi bandar udara internasional;
- Annex 17 juga mencoba/mencari aktifitas koordinasi yang melibatkan program keamanan. Hal ini mengakui bahwa operator/airlines wajib bertanggung jawab terhadap penumpangnya, permodalan dan pendapatan serta beberapa negara mempunyai jaminan pada perkembangan angkutan udara dan efektif pelaksanaan penambahan program keamanan yang kompatibel dengan beberapa bandar udara yang keluar dari operasi mereka;
- Spesifikasi dalam annex 17 yang lain adalah mengakui bahwa hal ini tidak mungkin terlepas dari keamanan. Negara/pemerintah menjamin bahwa keselamatan penumpang, crew, pegawai bandara, dan masyarakat umumnya merupakan pertimbangan yang terpenting dalam melindunginya. Negara/pemerintah juga mengajak untuk memperhatikan keselamatan penumpang dan crew bagi yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas udara yang melakukan perjalanan secara kontinu; Dalam annex 17, petugas yang bertanggung jawab terhadap pemerintah dalam pelaksanaan program nasional yang semua relevan pada spesifikasi annex tersebut yang berhubungan dengan prosedur *PANS Documen (Procedures for Air Navigation Services - Rules of the Air and Air Traffic Services and Procedures for*

Air Navigation Services – Aircraft Operations). Persediaan petugas untuk semua keamanan berkaitan dengan standar *Recommended Practices and Procedures* in a single document.

METODE PENELITIAN

A. Tempat, Waktu dan Lingkup Penelitian

Tempat lokasi survey dilakukan di Bandara Cengkareng Soekarno – Hatta dengan pelaksanaan pengkajian dilakukan selama 3 bulan terhitung dimulai Surat Perintah Pelaksanaan Tugas Nomor LT.104/1/11-BLTU-2008 dari Kepala Pusat Litbang Perhubungan Udara tanggal 2 Juni 2008.

Berdasarkan maksud dan tujuan, maka ruang lingkup kajian pada pengamanan penumpang dan bagasi di bandar udara yang meliputi langkah-langkah sebagai berikut :

1. Inventarisasi peraturan yang berkaitan dengan pengamanan bandar udara;
2. Inventarisasi perkembangan penumpang dan bagasi angkutan udara;
3. Inventarisasi fasilitas peralatan pengamanan;
4. Inventarisasi petugas pengamanan bandar udara;
5. Inventarisasi sistim dan prosedur pengamanan;
6. Identifikasi permasalahan pengamanan penumpang dan bagasi di bandar udara;
7. Melakukan analisis dan evaluasi pelayanan pengamanan di bandar udara;
8. Rekomendasi.

B. Sifat Penelitian

Sifat kajian menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif yaitu mengevaluasi pelayanan pengamanan di bandar udara dengan melihat, prosedur pengoperasian, petugas pengamanan dan fasilitas peralatan pengamanan di bandara.

C. Cara Pengumpulan Data

Penetapan responden pada pengkajian ini didasarkan pada pertimbangan bahwa yang dijadikan responden mempunyai kemampuan menjawab isi pertanyaan dengan tepat, sehingga data primer dan sekunder yang dibutuhkan dapat terkumpul dengan baik langsung maupun tidak langsung dengan masalah pengamanan bandar udara yaitu :

- a. Penyelenggara bandara, sebagai pihak yang menyediakan fasilitas penunjang bandara diantaranya peralatan pengamanan;
- b. Petugas pengamanan terutama di terminal penumpang bandar udara adalah petugas Angkasa Pura II dan Bea Cukai yang secara langsung memeriksa penumpang dengan menggunakan peralatan pengamanan untuk dapat mendeteksi barang bawaan/bagasi penumpang angkutan udara dalam kondisi aman.
- c. Dirjen Perhubungan Udara, sebagai institusi yang menetapkan peraturan dalam hal tanggung jawab terhadap pengamanan di bandar udara;

Dalam pengumpulan data perlu dilakukan survei lapangan atau memperoleh data yang diperlukan dalam pengkajian tersebut melalui pengisian kuesioner dan wawancara, dengan pertimbangan semua informasi yang dibutuhkan dapat diperoleh dengan akurat dan lengkap. Penggunaan kuesioner merupakan hal pokok untuk pengumpulan data, karena akan diperoleh informasi yang relevan sesuai dengan tujuan pengkajian. Kuesioner ini berupa pertanyaan terbuka yang mana responden bebas memberikan jawaban terhadap pertanyaan tentang apa yang diketahui oleh responden dan saran-saran.

Sedangkan wawancara juga dapat dilakukan sebagai pengumpulan data yang lebih rinci dimana wawancara ini diikuti observasi/pengamatan langsung di terminal penumpang angkutan udara.

D. Cara Analisis Data

Setelah dilakukan pengumpulan data dari hasil survei lapangan di bandar udara melalui penyebaran kuesioner dan wawancara serta pengamatan (observasi), maka selanjutnya akan dilakukan pengolahan data. Hasil pengolahan data tersebut dilakukan editing dan pengolahan data, kemudian dilakukan analisis deskriptif kualitatif dalam pembahasan analisis dan evaluasi pengamanan di bandar udara.

HASIL PENELITIAN

A. Analisis Penelitian/Temuan Lapangan

1. Kondisi Bandara Soekarno - Hatta

Bandara Internasional Soekarno – Hatta merupakan satu pintu gerbang pergerakan pesawat, penumpang dan barang dari Indonesia ke luar negeri dan sebaliknya, Letaknya sekitar 20 km barat Jakarta, di Kabupaten Tangerang, Banten. Operasinya dimulai pada tahun 1985. Bandara Soekarno-Hatta memiliki luas 18 km², memiliki dua landasan paralel yang dipisahkan oleh dua taxiway sepanjang 2,400 m. Terdapat dua bangunan terminal utama: Terminal 1 untuk semua penerbangan domestik kecuali penerbangan yang dioperasikan oleh Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara Airlines, dan Terminal 2 melayani semua penerbangan internasional juga domestik oleh Garuda dan Merpati.

Setiap bangunan terminal dibagi menjadi 3 concourse. Terminal 1A, 1B dan 1C digunakan (kebanyakan) untuk penerbangan domestik oleh maskapai lokal. Terminal 1A melayani penerbangan oleh Lion Air, Wings Air dan Indonesia AirAsia.

Terminal 2D dan 2E digunakan untuk melayani semua penerbangan internasional maskapai luar. Terminal 2D untuk semua maskapai luar yang dilayani oleh PT Jasa Angkasa Semesta, salah satu kru darat bandara. Terminal 2E untuk maskapai internasional yang dilayani oleh Garuda, termasuk semua penerbangan internasional Garuda dan Merpati. Terminal 2F untuk penerbangan domestik Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara Airlines.

Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta memiliki 150 loket check-in, 30 pengklaiman bagasi dan 42 gerbang. Setiap sub-terminal memiliki 25 loket check-in, 5 pengklaiman bagasi dan 7 gerbang.

PT. Angkasa Pura II sedang merencanakan pembangunan terminal baru dengan fitur desain yang modern. Terminal 3 dibangun untuk maskapai bertarif rendah. Terdapat sebuah rencana besar untuk membangun 5 terminal penumpang + 1 terminal haji dan 4 landasan pacu

2. Perkembangan pesawat dan penumpang

Perkembangan penumpang angkutan udara dan bagasi di Bandara Soekarno - Hatta mengalami peningkatan, hal ini terlihat perkembangannya dari tahun 2006 sampai dengan tahun 2007. Pada tahun 2006 pergerakan pesawat internasional sebesar 44.609 pergerakan dan tahun 2007 pergerakan pesawat internasional sebesar 44.144 mengalami penurunan sebesar -1.04 %. Sedangkan tahun 2006 pergerakan pesawat domestik sebesar 202.256 pergerakan dan tahun 2007 sebesar 204.338 pergerakan mengalami peningkatan sebesar

1,03 % dan secara total internasional dan domestik peningkatan sebesar 0,66 %. Selanjutnya untuk pertumbuhan penumpang pada tahun 2006 untuk penumpang internasional sebesar 6.101.949 penumpang dan domestik sebesar 224.326.269 penumpang dan pada tahun 2007 mengalami peningkatan penumpang internasional 6.953.019 penumpang sebesar 11,11 % dan penumpang domestik 25.505.927 penumpang sebesar 4,85 % dan secara total peningkatan sebesar 6,13 % .

3. Jumlah, jenis dan kejadian penyelundupan di bandar udara

Jumlah dan jenis serta kejadian penyelundupan yang dilakukan oleh penumpang angkutan udara dan bagasi di Bandara Soekarno - Hatta cukup banyak dan mengkhawatirkan baik barang bawaan biasa maupun barang yang berbahaya bagi kesehatan dan keamanan nasional.

Jenis pelanggaran dan penyelundupan dilakukan penumpang di bandara terdiri dari ;

- Pembebasan jenis barang yang dikenakan ketentuan Bea Masuk dan Pajak
- Pembebasan barang yang tidak melebihi ketentuan Nilai ke Pabeanan FOB US\$ 250 untuk setiap penumpang.
- Pelanggaran terhadap UU Nomor 16 tahun 1992 tentang perlindungan jenis Hewan dan Tumbuh-tumbuhan dan barang bernilai sejarah.
- Pelanggaran pemasukan barang terlarang menurut UU Nomor 5 tahun 1997 tentang Psikotropika, (Ekstasi, Ganja, Sabu-sabu dan lain-lain).
- Pelanggaran UU nomor 5 tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistem.

Pelaku penyelundupan melakukan kegiatan penyelundupan pada terminal keberangkatan dan terminal kedatangan di Bandara Cengkareng Soekarno- Hatta baik untuk rute penerbangan domestik dan rute penerbangan internasional. Selanjutnya pelaku penyelundupan dilakukan baik oleh orang Indonesia maupun orang berkewarganegaraan asing yang datang dan berangkat dari Indonesia.

4. Peralatan pengamanan di bandar udara

Peralatan keamanan dan keselamatan penerbangan diantaranya dapat dilihat dari sisi darat khususnya di terminal penumpang (keberangkatan), dalam hal ini berkaitan dengan peralatan pengamanan di bandar udara terutama pengamanan penumpang angkutan udara yang dapat dirinci sebagai berikut :

- 1) *X-Ray* dengan jumlah 21 (dua puluh satu) unit;
 - Terminal I (A,B,C) sebanyak 6 unit X-Ray
 - Terminal II D sebanyak 8 (delapan) unit X-Ray, II E sebanyak 4 (empat) unit X-Ray dan II F sebanyak 3 (tiga) unit X-Ray
- 2) *Walk Through Metal Detector (WTMD)* sebanyak 50 (Lima puluh) unit;
 - Terminal I (A, B, C) sebanyak 14 unit WTMD
 - Terminal II (D, E, F) sebanyak 36 unit WTMD
- 3) *Handy Hand Metal Detector (HHMD)* sebanyak 44 unit;
 - Terminal I (A, B, C) sebanyak 15 unit HHMD
 - Terminal II (D, E, F) sebanyak 29 unit HHMD
- 4) *Closed Circuit Television (CCTV)* sebanyak 195 unit.
 - Terminal I A sebanyak 24 unit, IB sebanyak 24 unit, IC sebanyak 23 unit dan VIP Room sebanyak 6 unit CCTV.

- Terminal II D sebanyak 35 unit, II E sebanyak 48 unit dan II F sebanyak 36 unit, CCTV.

5) Body Scanner Canggih (BSC) Terminal sebanyak 1 unit

5. Petugas Pengamanan Bandar Udara

Dalam melaksanakan keamanan, kelancaran, ketertiban dan keselamatan di bandar udara salah satunya tergantung pada sumber daya manusia/petugas pengamanan bandar udara. Untuk itu dari sisi darat peranan petugas pengamanan juga merupakan faktor yang sangat penting terutama di terminal penumpang pada saat pemeriksaan calon penumpang dan barang bawaan angkutan udara. Untuk lebih jelasnya jumlah petugas pengamanan dan licensi yang dimiliki petugas dalam mengoperasikan peralatan pengamanan di bandar udara dapat dilihat sebagai berikut :

a. Petugas pengoperasian peralatan X-Ray

Jumlah petugas yang mengoperasikan peralatan pengamanan X-Ray sebanyak 21 unit di terminal penumpang keberangkatan dioperasikan oleh 5 orang petugas anggota Avsec AP II untuk 1 unit X-Ray dengan licensi yang harus dimiliki STKP operator dan Body Search.

b. Petugas pengoperasian peralatan *Walk Through Metal Detector (WTMD)*

Jumlah petugas yang mengoperasikan peralatan pengamanan *Walk Through Metal Detector (WTMD)* sebanyak 50 buah WTMD di terminal I dan terminal II dioperasikan oleh 2 orang petugas WTMD/perunit oleh petugas anggota Avsec AP II dan licensi yang harus dimiliki STKP Body Search.

c. Petugas pengoperasian peralatan Detektor Logam Genggam (HHMD)

Jumlah petugas yang mengoperasikan peralatan pengamanan *Handy Hand Metal Detector (HHMD)* sebanyak 44 buah HHMD di terminal I dan terminal II dioperasikan oleh petugas laki-laki dan wanita untuk 1 buah HHMD/orang oleh petugas anggota Avsec AP II dan licensi yang harus dimiliki STKP Body Search

d. Petugas pengoperasian peralatan *Closed Circuit Television (CCTV)*

Jumlah petugas yang mengoperasikan peralatan pengamanan *Closed Circuit Television (CCTV)* sebanyak 161 unit di terminal I dan terminal II 2 orang petugas anggota Avsec AP II per group dengan licensi yang harus dimiliki STKP Basic Avsec dan mempunyai dasar IT (Komputer)

e. Petugas pengoperasian peralatan Body Scanner Canggih (BSC)

Jumlah petugas yang mengoperasikan peralatan pengamanan Body Scanner Canggih (BSC) sebanyak 1 unit di terminal 2 orang petugas anggota Avsec AP II dengan licensi yang harus dimiliki STKP Basic Avsec dan mempunyai dasar IT (Komputer) dan pelatihan dari pabrik peralatan.

6. Sistem dan prosedur (SISPRO) pengamanan

Dalam melaksanakan keamanan, kelancaran, ketertiban dan keselamatan di bandar udara salah satunya tergantung pada sumber daya manusia/petugas pengamanan bandar udara. Dalam pelaksanaan penggunaan peralatan pengamanan terutama di terminal penumpang dilakukan pada saat beroperasinya penerbangan mulai dari *check in* sampai dengan *boarding*. Pelaksanaan penggunaan peralatan pengamanan tersebut tergantung pada

peralatan, sumber daya manusia (SDM), pemeliharaan peralatan sesuai sistem dan prosedur yang dapat diuraikan sebagai berikut :

a. Sistem dan Prosedur Pengoperasian X-Ray

Sistem dan prosedur petugas yang mengoperasikan peralatan pengamanan X-Ray untuk 1 unit X-Ray oleh 5 orang petugas yang memiliki STKP operator dan Body Search. SISPRO dilakukan dengan jadwal kerja/shift perhari selama 12 jam dalam 4 group tertuang dalam ketentuan SOP dan diberikan 3 kali pelatihan terdiri dari Basic, Yuniior dan Senior Avsec.

b. Sistem dan Prosedur pengoperasian peralatan *Walk Through Metal Detector (WTMD)*

Sistem dan prosedur petugas yang mengoperasikan peralatan pengamanan *Walk Through Metal Detector (WTMD)* dioperasikan oleh 2 orang petugas avsec WTMD/perunit yang meimiliki STKP Body Search. SISPRO dilakukan dengan jadwal kerja/shift perhari selama 12 jam dalam 4 group tertuang dalam ketentuan SOP dan diberikan 3 kali pelatihan terdiri dari Basic, Yuniior dan Senior Avsec.

c. Sistem dan Prosedur pengoperasian peralatan Detektor Logam Genggam (HHMD)

Sistem dan prosedur petugas yang mengoperasikan peralatan pengamanan *Handy Hand Metal Detector (HHMD)* dioperasikan oleh petugas avsec laki-laki dan wanita untuk 1 buah HHMD yang memiliki STKP Body Search. SISPRO dilakukan dengan jadwal kerja/shift perhari selama 12 jam dalam 4 group tertuang dalam ketentuan SOP dan diberikan 3 kali pelatihan terdiri dari Basic, Yuniior dan Senior Avsec.

d. Sistem dan Prosedur pengoperasian *Closed Circuit Televition (CCTV)*

Sistem dan prosedur petugas yang mengoperasikan peralatan pengamanan *Closed Circuit Televition (CCTV)* oleh 2 orang petugas anggota Avsec AP II per group dengan memiliki STKP Basic Avsec dan mempunyai dasar IT (Komputer). SISPRO dilakukan dengan jadwal kerja/shift perhari selama 12 jam dalam 4 group tertuang dalam ketentuan SOP CCTV dan diberikan 3 kali pelatihan terdiri dari Basic, Yuniior dan Senior Avsec.

e. Sistem dan Prosedur pengoperasian peralatan Body Scanner Canggih (BSC)

Sistem dan prosedur petugas yang mengoperasikan peralatan pengamanan Body Scanner Canggih (BSC) tanpa meraba-raba tubuh penumpang yang dicurigai, dioperasikan sebanyak 1 unit oleh 2 orang petugas anggota Avsec AP II dengan memiliki STKP Basic Avsec dan mempunyai dasar IT (Komputer) dan pelatihan dari pabrik peralatan. SISPRO dilakukan dengan jadwal kerja/shift perhari selama 12 jam dalam 4 group tertuang dalam ketentuan SOP Body Scanner Canggih (BSC).

B. Pembahasan Hasil Penelitian

1. Fasilitas Peralatan Pengamanan

Peralatan pengamanan di Bandara Cengkareng Soekarno – Hatta dari hasil observasi survei lapangan diperoleh fasilitas khususnya peralatan pengamanan di terminal penumpang seperti; (*X-Ray*), *Walk Through Metal Detector (WTMD)*, *Handy Hand Metal Detector (HHMD)*, dan CCTV, dimana kondisi fasilitas peralatan tersebut sebagian besar masih cukup baik dan laik pakai walaupun fasilitas sudah cukup tua dan kemampuannya sudah berkurang. Untuk lebih jelasnya dapat diketahui sebagai berikut :

- Jumlah fasilitas *X-Ray* sebanyak 21 unit yang digunakan di terminal I (A,B,C) sebanyak 6 unit *X-Ray* dan terminal II D sebanyak 8 (delapan) unit *X-Ray*, II E sebanyak 4 (empat) unit *X-Ray* dan II F sebanyak 3 (tiga) unit *X-Ray* sebagian besar

fasilitas masih baik dan laik pakai walaupun fasilitas sudah cukup tua dan sebagian kecil ada kemampuannya layar monitor tidak begitu jelas dan tajam. Sehingga meragukan petugas dalam menentukan jenis barang yang dibawa oleh penumpang.

- Jumlah fasilitas pengamanan *Walk Through Metal Detector (WTMD)* sebanyak 50 buah WTMD di terminal I dan terminal II sebagian besar masih bagus dan laik pakai, namun sensitivitas dari peralatan belum bisa membedakan antara material besi, metal dan logam mulia dan campuran logam lainnya. Apabila alarm WTMD berbunyi pihak petugas memeriksa seluruh badan penumpang dengan meraba daerah yang saku celana, bawah ketiak/lengan dan daerah kaki.
- Jumlah fasilitas *Handy Hand Metal Detector (HHMD)* berjumlah sebanyak 44 buah HHMD di terminal I dan terminal II. Fasilitas HHMD digunakan dengan mendekatkan alat tersebut ke tubuh penumpang dan sebagian ada alat yang rusak dan menggunakan pemeriksaan secara manual yaitu meraba sekujur tubuh penumpang dan membutuhkan waktu yang lama. Dalam rangka mengantisipasi jumlah penumpang yang padat, perlu ditambah jumlah peralatan HHMD dalam memeriksa penumpang yang dicurigai membawa barang terlarang.
- Jumlah fasilitas CCTV sebanyak 161 unit di terminal I dan terminal II, kondisi sebagian besar masih baik dan laik pakai, namun perlu ditingkatkan kemampuan monitor dan daya jangkauannya karena spesifikasi dan kecanggihan CCTV yang ada selama ini sudah tertinggal jauh serta pemertan CCTV perlu diletakkan pada tempat yang strategis dalam memantau tempat yang sering dilakukan penyelundupan.
- Jumlah peralatan pengamanan Body Scanner Canggih (BSC) sebanyak 1 unit perlu ditambah lagi jumlahnya peralatannya untuk mempermudah pemeriksaan penumpang tanpa meraba-raba tubuh penumpang dalam mencari barang yang mencurigakan walaupun ditelan dalam perut.

Dalam rangka menjaga kualitas fasilitas pengamanan yang dipasang baik di terminal I dan II Bandara Cengkareng Soekarno – Hatta harus mengacu pada ketentuan nasional KM. Perhubungan No. 54 tahun 2004 pada Bab VII tentang Peralatan Pengamanan, di mana Direktur Jenderal Perhubungan Udara menetapkan ketentuan tentang pengadaan, kalibrasi, pengoperasian dan pemeliharaan peralatan pengamanan penerbangan sipil dapat diuraikan sebagai berikut :

- Pengadaan, ketentuan tentang pengadaan peralatan pengamanan sekurang-kurangnya memuat tentang prosedur/tata cara pengadaan, standar teknis peralatan pengamanan, pendidikan dan pelatihan yang mengacu pada standar minimal yang dipersyaratkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO).
- Kalibrasi, ketentuan tentang kalibrasi peralatan pengamanan sekurang-kurangnya memuat tentang:
 - a) peralatan pengamanan yang dioperasikan sesuai dengan standar yang ditentukan;
 - b) peralatan yang diutamakan untuk di kalibrasi adalah peralatan pemeriksaan penumpang dan barang sebelum masuk ke pesawat udara;
- Pengoperasian dan Perawatan
 - a) Ketentuan tentang pengoperasian dan perawatan sekurang-kurangnya memuat tentang:
 - standar pengoperasian peralatan pengamanan sesuai dengan manual pabrik;
 - standar perawatan peralatan pengamanan sesuai dengan manual pabrik;

- persyaratan personil pengoperasian dan perawatan peralatan sekuriti.
- b) Tata cara pengoperasian dan perawatan peralatan pengamanan harus termuat dalam program pengamanan bandar udara atau program pengamanan operator pesawat udara.

2. Petugas pengamanan

Dari hasil pengolahan data dan hasil observasi lapangan menunjukkan bahwa petugas pengamanan khususnya di Bandara Cengkareng Soekarno-Hatta yang mengoperasikan fasilitas peralatan X-Ray, *Walk Through Metal Detector (WTMD)*, *Handy Hand Metal Detector (HHMD)* dan CCTV berjumlah $\pm$ 408 petugas memiliki STKP sesuai peraturan standar yang ditetapkan.

Dalam upaya melaksanakan tugas pengamanan terhadap penyelundupan di Bandara Cengkareng Soekarno-Hatta tersebut, jumlah petugas Angkasa Pura II dan khususnya jumlah petugas Bea dan Cukai dapat ditingkatkan dalam memantau terhadap penerbangan tertentu khususnya penerbangan Cina Airlines dan rute penerbangan tertentu khususnya rute dari Hongkong ke Jakarta yang sering melakukan penyelundupan oleh penumpangnya, karena pemeriksaan penumpang tidak begitu ketat di bandara asalnya. Disamping itu pula perlu penambahan petugas bila semua fasilitas pengamanan dioperasikan seluruhnya, maka terlihat masih kekurangan untuk petugas pengamanan tersebut. Sedangkan untuk pelatihan petugas pengamanan (*Aviation Security/AVSEC*) sudah dilakukan atau diuji setiap 2 (dua) tahun sekali dan mendapatkan sertifikasi. Dalam hal ini petugas pengamanan di Bandara Cengkareng Soekarno – Hatta telah memenuhi prosedur berdasarkan KM.Perhubungan .No. 54 tahun 2004 pada Bab VIII tentang Petugas Sekuriti diantaranya menyatakan bahwa :

- Kriteria petugas sekuriti meliputi: pendidikan formal minimal SMU atau setingkat; memenuhi persyaratan kesehatan (jasmani dan rohani); tingkat emosi stabil; berkelakuan baik; tidak pernah terlibat tindak pidana; telah mengikuti pendidikan dan latihan dibidang sekuriti dan telah memiliki sertifikat.
- Mengikutsertakan petugas dalam pendidikan dan pelatihan pengamanan penerbangan sipil yang dilaksanakan oleh instansi/unit kerja yang melakukan kegiatan dibidang penerbangan atau Badan Hukum Indonesia setelah mendapat izin dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Peningkatan pendidikan dan pelatihan petugas pengamanan meliputi:
 - 1) *Basic Aviation Security (Basic Avsec)*, adalah pendidikan dan pelatihan yang bertujuan untuk membentuk kesamaan terhadap semua petugas sekuriti penerbangan sipil;
 - 2) *Junior Aviation Security (Junior Avsec)*, adalah pendidikan dan pelatihan yang bertujuan agar petugas sekuriti penerbangan sipil dapat melaksanakan pemeriksaan terhadap penumpang, barang dan kargo yang diangkut pesawat udara sipil;
 - 3) *Senior Aviation Security (Senior Avsec)*, adalah pendidikan dan pelatihan yang bertujuan agar petugas sekuriti penerbangan sipil dapat melaksanakan kepemimpinan dalam kegiatan pemeriksaan terhadap penumpang, barang dan kargo yang diangkut pesawat udara sipil.

- Setiap pegawai yang terlibat dalam kegiatan penerbangan wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan tentang kepedulian terhadap pengamanan penerbangan (*security awareness*).
- Untuk membuktikan dan mempertahankan kemampuan pengamanan penerbangan sipil, setiap petugas sekuriti wajib memiliki sertifikat kecakapan yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

3. Sistem dan Prosedur

Sistem dan prosedur pengamanan Bandara Cengkareng Soekarno-Hatta khususnya peralatan pengamanan (*X-Ray*), *Walk Through Metal Detector (WTMD)*, *Handy Hand Metal Detector (HHMD)* dan CCTV sebagian besar sudah mengacu pada ketentuan internasional (ICAO) Annex 17 mengenai program keamanan penerbangan sipil dan Annex 18 mengenai pengangkutan barang-barang beresiko, untuk ketentuan nasional mengacu pada KM. Phb. No. 14/1989 tentang penertiban penumpang, barang dan kargo yang diangkut penerbangan sipil yaitu mengenai pemeriksaan penumpang, awak pesawat dan waktu pelaporan, sedangkan KM. Phb. No. 54/2004 tentang program nasional pengamanan penerbangan sipil. Namun dalam pelaksanaan prosedur pengamanan penerbangan sipil masih belum optimal dan terpadu baik oleh pihak Bea dan Cukai dan AP II sendiri. Sistem dan prosedur pergantian shift kerja petugas pada jam 5 pagi -8 pagi di mana jumlah petugas Bea dan Cukai sering terlambat, sementara kedatangan dan keberangkatan penumpang internasional sedang sibuk-sibuknya dan peluang inilah yang dimanfaatkan pelaku melakukan penyelundupan.

Dalam rangka meningkatkan pengamanan bandara Pihak PT (Persero) Angkasa Pura II telah membentuk Divisi Pengamanan Bandara sebagai Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan PT (Persero) Angkasa Pura II berdasar Keputusan Direksi PT (Persero) Angkasa Pura II Nomor KEP. 470/OM.00/1998-AP II Tahun 1998 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Cabang Utama PT (Persero) Angkasa Pura II Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta, yang mempunyai tugas sebagai berikut:

- a. Merencanakan, menyiapkan dan melaksanakan pengaturan serta pengawasan kegiatan pelayananan pengamanan menunjang keamanan keselamatan penerbangan;
- b. Merencanakan, menyiapkan dan melaksanakan pengaturan serta pengawasan kegiatan pengaturan pelayanan pengamanan dan ketertiban dilingkungan kerja bandar udara;

Upaya tindak lanjut dalam rangka mengantisipasi meningkatnya penyelundupan dibandar udara pihak PT (Persero) Angkasa Pura II Bandar Udara Internasional telah melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

- Menjaga efektifitas Program Pengamanan Penerbangan Sipil, (meninjau atas mengevaluasi *prosedur* pengamanan sesuai tindak gangguan melawan hukum dan mengambil langkah-langkah perbaikan sehingga kelemahan muncul tidak berulang lagi);
- Melaksanakan secara ketat pedoman penyusunan Program Pengamanan Bandar Udara dan Program Operator Pesawat Udara yang merupakan bagian dari Program Pengamanan Penerbangan Sipil;

3. Hendaknya perawatan/*maintenance* peralatan pengamanan (*X-Ray*) dilakukan secara kontinyu;
4. Kebutuhan sumber daya manusia (SDM)/petugas pengamanan dicukupi atau sesuai prosedur yang berlaku;
5. Perlunya pengawasan dan pembinaan terhadap petugas pengamanan (*X-Ray*, *WTMD*, *HHMD* dan *CCTV*) lebih diperhatikan/ditingkatkan untuk lebih terampil/teliti dalam pemeriksaan penumpang dengan cara kerja secara bergilir.

DAFTAR PUSTAKA

NASIONAL :

1. Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Panglima ABRI Nomor: 71 Tahun 1989 dan Nomor : KEP/09/11/1989 tentang Penyelenggaraan Pemeliharaan Keamanan dan Ketertiban di Daerah Lingkungan Kerja Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta;
 2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 1989 tentang Penertiban Penumpang, barang dan kargo yang diangkut pesawat udara sipil;
 3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 54 Tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil;
 4. Keputusan Direksi PT (Persero) Angkasa Pura II Nomor: SKEP.470/OM.00/19.98- AP II tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Cabang Utama PT (Persero) Angkasa Pura II Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta.
 5. Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (PERPU) Nomor 1 Tahun 2002 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme;
 6. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4075);
 7. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan (Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4146);
 8. Undang-undang Nomor 4 Tahun 1976 tentang Perluasan Tindak Pidana Kejahatan Penerbangan;
 9. Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3481).
- *) **Ismail Najamudin**, lahir di Palembang 8 Agustus 1958, Sarjana Teknik Universitas Sriwijaya tahun 1986, Peneliti Madya Pusat Litbang Perhubungan Udara, Badan Litbang Perhubungan.

